

# INFORMATION REPORT

DATE DISTR. 13 May 52

25X1

NO. OF PAGES 3

25X1

NO. OF ENCLS.  
(LISTED BELOW)

25X1

SUPPLEMENT TO  
REPORT NO.

25X1

THIS DOCUMENT CONTAINS INFORMATION AFFECTING THE NATIONAL DEFENSE OF THE UNITED STATES WITHIN THE MEANING OF THE ESPIONAGE ACT 50 U. S. C. 31 AND 32, AS AMENDED. ITS TRANSMISSION OR THE REVELATION OF ITS CONTENTS IN ANY MANNER TO AN UNAUTHORIZED PERSON IS PROHIBITED BY LAW. REPRODUCTION OF THIS FORM IS PROHIBITED.

THIS IS UNEVALUATED INFORMATION

25X1

1. The road from Oradea to Arad via Salonta, Chişineu Criş and Simandul-de-Jos is as shown on the map, a two-lane gravel road. While it can be traveled in all types of weather, it is or was in very bad condition, being full of holes and ruts.
2. From Arad to Timisoara there is a good two-lane concrete highway, as shown on the map. It is comparable to a first-class US highway.
3. The highway from Oradea to Cluj is a modern two-lane, concrete highway, as shown on the map, and it was in good condition in 1948. This same road, which continues through Alba Iulia, Sibiu, Făgăraş, Braşov, Ploceşti to Bucharest, is one of the main highways in the country, and, while it is only a two-lane highway, it is wider than most other highways in the country.
4. The road from Oradea to Zalău via Salard, Marghita, Tasnard and Simleul Silvaniei should be shown in red on the map to indicate that it is a hard-surfaced (black top) road, good in all types of weather. This is a two-lane highway which traverses mountainous country, but  always found it to be in good condition. While the country is mountainous, there are

RETURN TO RECORDS CENTER  
IMMEDIATELY AFTER USE  
100-56-328 10

RETURN TO RECORDS CENTER  
EVALUATION  
HAS BEEN MADE  
25X1

CLASSIFICATION CONFIDENTIAL

[illegible]

Received C. & E. MAY 21 1952

5151

CONFIDENTIAL

25X1

- 2 -

no tunnels on the road. The map is erroneous in showing a portion of this road in blue and the portion between Marghita and Tasnard in green, because the blue indicates a gravel road good in all types of weather and the green indicates dirt or gravel good only in dry weather. [REDACTED]

25X1 5. The highway from Cluj to Dej is a two-lane concrete highway, as shown on the map. [REDACTED]

25X1 6. The road from Satu Mare to Carei is a two-lane gravel road, as shown on the map; however, in 1947 it was in very bad condition with holes and ruts and could not be traveled at high speed. It was, however, usable in all types of weather, and there was no chance of getting stuck. [REDACTED]

25X1 7. From Budapest, Hungary to Oradea, Rumania, there is a four-lane concrete road in very good condition. This is one of the Autobahns built by the Germans. [REDACTED]

25X1 8. The road from Pitesti to Râmnicul Vâlce, which is shown as a first-class paved road on the map, should be shown in blue as a gravel road. While it is a good gravel road, it was not paved in 1948. [REDACTED]

25X1 9. The road from Pitesti to Slatina, which is shown in blue on the map, is probably paved by now /1952/ as work was started on the paving of this road in 1947. [REDACTED]

25X1 10. The road from Braşov to Bacău, which is shown in red on the map, should be shown in blue, as this road is not paved but is a good two-lane gravel road, passable in all weather. [REDACTED]

25X1 11. The road from Husi to Chisinau is correctly shown on the map as a two-lane paved highway. [REDACTED]

25X1 12. The road from Buzău to Vintilă Vodă, which is shown in green on the map indicating that it is a gravel road good in dry weather only or dirt, should be shown in blue, as it is a two-lane gravel road good in all weather. There is a bus line which uses this road, [REDACTED] in all kinds of weather.

25X1 13. There is a fairly good road from Ferdinand I to Casimecea, which does not show on the map, except perhaps as a trail. [REDACTED]

25X1 14. [REDACTED] there are two-lane paved highways passable at all times between the following places:

Bucharest and Buzau  
 Bucharest and Giurgiu  
 Bucharest and Oltenita  
 Bucharest and Pitesti  
 Bucharest and Alexandria  
 Turnul Severin and Mehadia  
 Turtucaia and Constanta  
 Constanta and Carmen Sylva  
 Deva and Sebes  
 Targul Ocna and Slanic [REDACTED]

25X1 15. Many of the roads in Rumania have been in use for many years, and some of the gravel roads have had so many layers of gravel spread on them and have been packed down by such constant travel that they have the appearance of paved roads. The construction of roads in Rumania follows the general pattern of the roads in the US. Pages 37 to 48 of Enciclopedia Romaniei, Vol 1, contain much interesting

25X1

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

- 3 -

information, including several pictures of roads in Rumania.

25X1

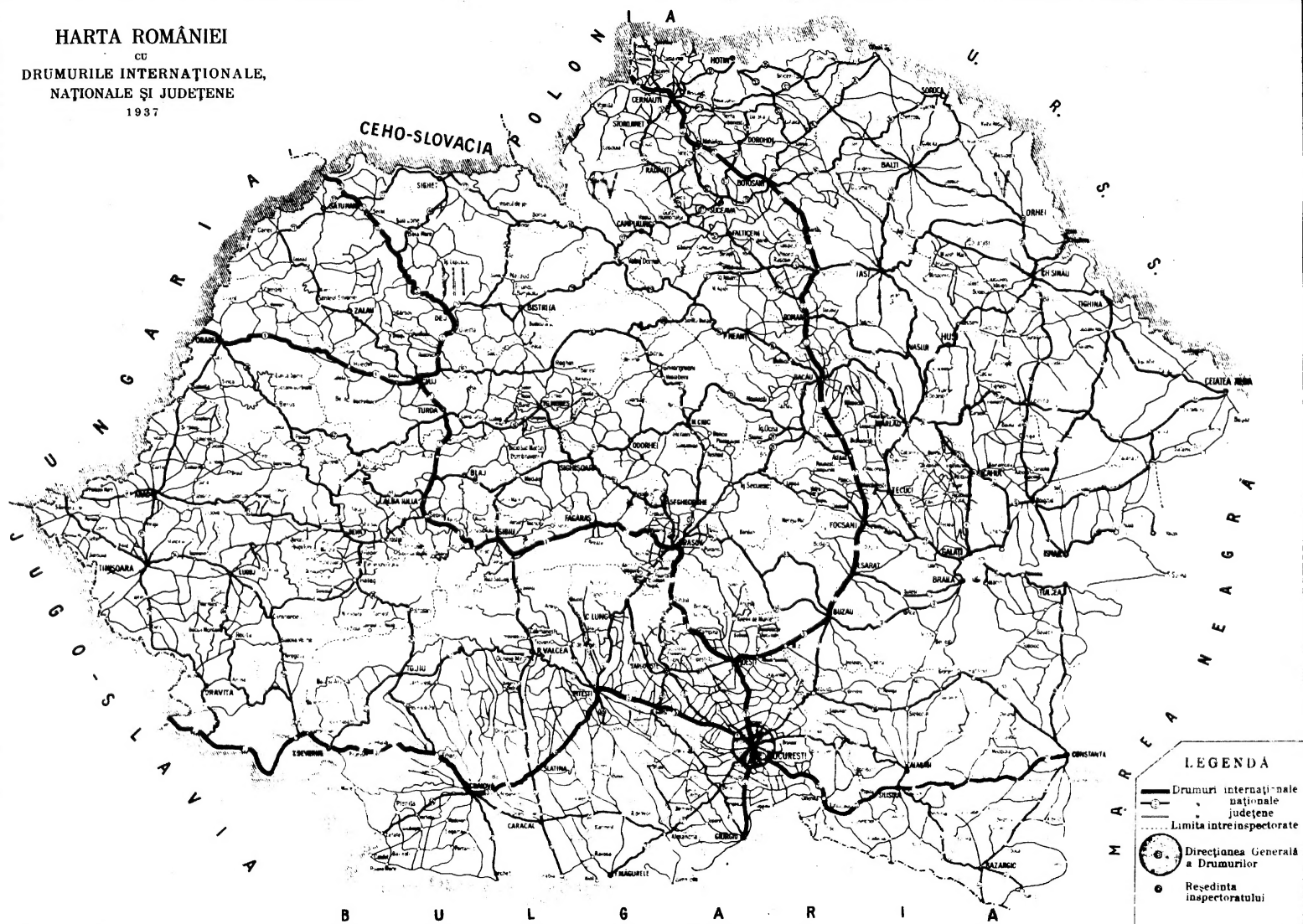
25X1

- end -

25X1

CONFIDENTIAL

**HARTA ROMÂNIEI**  
CU  
DRUMURILE INTERNAȚIONALE,  
NAȚIONALE ȘI JUDEȚENE  
1937



## DRUMURILE ÎN ROMÂNIA



13.  $\frac{1}{2} \leq x \leq \frac{3}{2}$



BĂILE VATRA DORNEI, PE LA 1886  
Litografie după E. A. Knappe, din Albumul „Illustrate, Bukowina, 1886”, în *Arta în România*

Din drumul Oltului de asemeni se desprind câteva semnificații: din punctul unde acest drum părăsește Oltul ca să meargă la Apulum, o ramură continuă pe Olt în sus, spre Est, până la Hoghiz, unde se întâlnește cu vechiul drum care vine de la *Torax*. La *Burcia* o altă ramură pleacă spre Bumbești, de se unește cu drumul care, pornind de la *Drobeta*, trece prin pasul Vulcan spre *Sarmizegetusa*, în sfârșit, de la *Romula* o ramură pornește în jos spre Bechet, iar alta — ca o continuare a drumului *Drobeta-Romula* — merge spre Ișlaz, iar de aci peste Olt și peste Dunare ajunge la *Nara* și *Sistov*.

Ca priveste Muntele de azi, din aceasta, Romanii nu ocupau decat o ingusta fasia la Rasarit de Olt pana in limba Flaminia, Rosiori, Pitesti, Compling, Iime care, fortificata cu un val si cu castele din les in loc, forma forul transilvanian a statii organizate cu poarte si latari, presard in orice caz cu nobilitate. In Tracia se afla cel mai de aproape din Septem-Savari. In drumul la castelul de pe acest loc.

În Scîția Micină drumul care ducea de-a lungul  
malului drept al Dunării, trecea prin *Transmarisa* (Turtucaia) la *Dur-st-rum*, *Arctium*, *Maem*,  
*Neoludion*, *Isacra*, *Tamis* etc. etc. *Stratula*,  
*Tudra*, *Callatis*, *Mangalia*, *Trissa*, *Capul Chiacra*,  
*Danubopolis* (Hala), etc. de unde se mergea, prin  
*Caesarea* (Varna) spre Bizanțiu.

*Pinus strobus*, denumit Căduț, crește în cantități mari în partea de nord-est a țării, în special în județele Iași și Suceava. Tot din Soțu Mănești se poate găsi și *Pinus nigra* (Banksian), care crește în cantități mici în județele Iași și Suceava. În județul Iași, în zona de nord-est, se poate găsi și *Pinus peuce*, care crește în cantități mici în județele Iași și Suceava.

Mai sunt de amănănt, în stăruit, pentru caile care co-  
municărilor ale Daciei - mai ales pentru transportul  
de marfă și pasaje. O descriere la Apudron (II  
III, 196), în care este descrisă o cale de comunicație  
pe drumurile din regiunile de Marea Neagră și de  
Mare Neagră, se poate găsi în descrierile de călătorii  
din secolele III-VI.

piatră. Arcurile, care legau pilele între ele și susțineau tablierul, erau de lemn ca și tablierul însuși. Lungimea totală a podului era de circa 1.130 m, înălțimea până la tablier de circa 18 m, iar lungimea tablierului de circa 14 m.

Această operă grandioasă a marelui arhitect Apollodor, care a trăit întreaga antichitate, a fost executată într'un timp relativ scurt și înainte de cucerirea Daciei, dovadă evidentă de scopurile politice ale lui Traian față de Dacia. Din nefericire însă, podul nu durează decât până în timpul lui Hadrian, când e distrus. Se zice că însuși Hadrian ar fi ordonat distrugerea lui, de teamă ca nu cumva barbarii, cari începuseră să se miște la graniță, să lăibă ca un mijloc lesnicios pentru navalirea lor în Sudul Dunării.

Ca încheiere, din cele spuse mai sus și din examinarea hărții drumurilor romane din Dacia, constatăm: întreaga rețea de drumuri din Dacia română este subordonată marelui artere de comunicație a Dunării sub indoitul ei aspect — pe apă și pe uscat. Prin această arteră, continuată prin drumul Savei în sus, Dacia se lega, prin *Aquileia*, de Italia. De asemenea, tot pe Dunăre, la *Viminacium* se punea în legătură cu Vestul prin marele drum, care lega Vestul de Est, (*Lugdunum Mediolanum Verona Emona Singidunum Serdica Byzantium Ancyra Tarsus Antiocheia*), sau cu Estul prin același drum ori în jos pe Dunăre până la mare și pe aceasta mai departe, sau dela *Oescus* prin *Philippopolis*, la Bizanț și în Asia. În sfârșit tot dela *Viminacium* se putea



CĂRUȚA PE DRUMURI VALAHE ÎN ÎNTAIA JUMĂTATE A SECOLULUI XIX  
Lithografie de Holman Bachmann

Că barbarii au început să devină amenințători e adevărat. Dacia însă, sub impulsul dat de Traian, prin toate măsurile de organizare luate de el, își continuă drumul spre progres. În primul rând drumurile construite, mai toate, după cum am văzut, în timpul lui Traian, se bucură, și după el, din partea împărașilor următori, de toată sollicitudinea. Stâlpii millari descoperiți până acum ne vorbesc de repararea drumurilor în timpul lui Marcus Aurelius, Septimius Sever, Caracalla, Maximin, Trebonianus Gallus; deci până în ultima vreme a stăpânirii romane în Dacia.

Ba și după aceea, cel puțin regiunea dinspre Dunăre, este sub îngrijirea romană. Astfel Constantin cel Mare construiește podul peste Dunăre la *Celei* (*Sucidava*) lângă gura Oltului și, după un stâlp miliar găsit de D. Tudor în această regiune, repară și drumul de pe Olt.

ajunge pe coasta Adriatiei, la *Salona* sau *Dyrrachium*, acesta fiind cel mai scurt drum spre Africa. Prin urmare Dunărea pune în legătură Dacia cu toate provinciile imperiului Roman până la cele mai îndepărtate din Apusul roman. Aceasta explică progresul economic, rapida și temeinică romanizare, cu caracter occidental, a Daciei.

g. f.

#### DRUMURILE ROMÂNEȘTI

Treptat, cu organizarea provinciilor românești, s'a dezvoltat și rețeaua drumurilor din aceste ținuturi. Ele au fost amenajate la început mai mult ca drumuri naturale, peste câmpii și de-a lungul văilor, cu ocoluri, evitând lucrările de artă. Amenajările se făceau numai în punctele dificile de trecere și executarea și întreținerea lor erau lăsate pe seama proprietarilor de moșii, interesați la buna stare a dru-



UN POD PESTE SIRET PE DRUMUL IAȘILOR, LA 1844  
Gravură în lemn după un desen de Ch. Doussault

mului, Domnia ocupându-se de ele numai în cazuri de războaie, treceri de armate străine sau primirea la Curte a unor oaspeți de seamă. Aceste amenajări aveau un caracter cu totul provizoriu și constau din umplerea cu crăci și pământ a drumurilor, prin mlaștine și locuri smârcoase, îndepărtarea stâncilor căzute în regiunile muntoase și altele asemenea, fără de care circulația ar fi fost imposibilă, și prea arareori, amenajarea de poduri rudimentare pe râurile mai importante. În genere însă, construcția și întreținerea unor asemenea poduri, era lăsată pe seama inițiativei particulare, în schimbul dreptului de a percepe o taxă de trecere.

Pentru amenajările de drumuri ce se executau de Domnie, populația era obligată să lucreze fără o răsplăți efectivă. Chiar și aceste amenajări se limitau numai la liniile principale, prin care se păstra legătura cu porturile dunărene și cu țările vecine și purtau denumirea de «drumuri mari».

Aceste «drumuri mari» erau:

*In Muntenia:* 1. Drumul București — Pitești — Curtea-de-Argeș — Câineni — Turnu-Roșu.

2. Drumul București — Giurgiu.

3. Drumul București — Urziceni — Buzău — Râmnicul Sărat — Focșani.

*In Moldova:* 1. Drumul Iași — Vaslui — Bârlad — Tecuci — Galați.

2. Drumul Focșani — Adjud — Bacău — Roman — Târgu-Frumos — Botoșani — Mihăileni, cu ramurile: a) Târgu-Frumos — Iași; b) Adjud — Târgu-Oena (Oituz); c) Bacău — Piatra — Prisecani și d) Roman — Fălticeni — Suceava.

3. Drumul Iași — Dorohoi — Mamornița — Cernăuți.

4. Drumul Iași — Huși — Foltești — Galați.

În această epocă, nu existau drumuri pietruite. Doar pentru amenajarea principalelor străzi din orașe, se întrebuințau bârne de lemn, formând un pod continuu, sub care apele se scurgeau prin șanțuri anume. Totuși, în ce privește construcția podurilor, în afară

de cele de lemn, — construite pe capre, pe pari sau poduri plutitoare, — se constată și executarea câtorva poduri de zidărie de piatră, cu mortar de var gras, în special în regiunea Moldovei.

Primul pas spre organizarea executării și întreținerii drumurilor s'a făcut în 1832, prin Regulamen-



CĂLĂTORIA LUI ELYSÉE RECLUS ÎN TRANSILVANIA, LA 1873  
Gravură în lemn după un desen de A. Marie

tul Organic, care cuprinde dispozițiuni relative la drumuri și la lucrarea lor.

În Moldova, Regulamentul Organic stabilește că executarea și întreținerea drumurilor este în seama Ministerului treburilor dinăuntru, limitează numărul zilelor obligatorii de lucru ale populației, în interesul drumurilor, la șase zile pe an și hotărăște și o sumă de bani, de prevăzut în bugetul statului, pentru repararea drumurilor mari și a podurilor.

Statul, încredințat de importanța drumurilor pentru înlesnirea comerțului, caută să dea cât mai mare atenție construcției și întreținerii lor, și rezultatele încep să se vadă. Astfel, în 1839, se realizează o legătură mai sigură până la hotarul Bucovinei, construindu-se pe acest drum și 30 poduri.

În 1843, sub domnia lui Mihail Sturza, se găsesc executate 100.000 stânjeni de șosea, adică circa 205 km., cu 111 poduri. Se organizează un corp permanent de cantonieri și se luaseră dispoziții pentru crearea de rezerve de piatră de întreținere.

În 1849, a luat ființă Departamentul Lucrărilor Publice, iar în 1850 s'a înființat o școală de aplicație, pentru formarea de ingineri și arhitecți practici, pentru trebuințele administrației.

În 1851, s'a întocmit o nouă legiuire, prin care s'a încercat adaptarea dispozițiilor Regulamentului Organic la necesitățile și posibilitățile reale de lucru, schițându-se și un program de drumuri de executat. Astfel, s'a stabilit ca drumurile să fie împărțite în secțiuni, a căror construcție și întreținere s'a dat în seama fiecărui sat, în raport cu numărul birnicilor. Piatra materialelor, lucrătorilor speciali și ierbari-

tului vitelor de prestație, avea să se facă din bugetul statului. Pentru alimentarea articolului bugetar respectiv, s'a înființat o taxă de fiecare vită trăgătoare, întrebuințată la cărături de comerț pe drumurile pendinte. Legea mai cuprindea și multiple dispoziții de detaliu, pentru utilizarea prestației cu cât mai mult folos.

În Muntenia, Regulamentul Organic interzicea cu totul folosirea prestației de muncă pentru construcția și întreținerea drumurilor mari. Obliga însă pe locuitori să lucreze cu plată pentru aceste drumuri și anume la prețurile zilei de lucru hotărâte de Obșteasca Adunare. Iar dacă sumele necesare lucrărilor de drumuri nu s'ar fi putut acoperi din buget, acestea se puteau impune locuitorilor printr-o împărțire asupra tuturor birnicilor și în raport cu taxele ce erau orânduite a plăti.

Pentru drumurile cele mici însă, adică cele dintre sate și cele de legătură cu drumurile mari, se prevedea prestația în natură și anume o zile de lucru pe an.

În 1851, s'au desființat zilele de prestație și s'au înlocuit cu o dare bănească, la care au fost impuși proprietarii de moși, proporțional cu numărul locuitorilor așezați în satele din cuprinsul moșiei. S'a înființat și o casă a fondului drumurilor, la care să se adune toate sumele privitoare la drumuri, precum și contribuția din bugetul general al statului.

În 1853, Voda Stirbei a intervenit pe lângă guvernul francez să-i trimită un inginer, pentru organizarea serviciului de poduri și șosele. Astfel, veni în țară inginerul *Lion Lalanne*, căruia se datorește



DEFILEUL CAZANELOR



DRUM TĂIAT ÎN STÂNCĂ LA CAZANE

înființarea primei școli de poduri și șosele, cum și primele lucrări executate după cerințele tehnice din acea vreme, precum și o parte din șoseaua națională Comarnic - Predeal, de pe valea Prahovei, în traseul actual, cu poduri de piatră.

Din bugetul pe anul 1850, se constată că erau construite 202 km de șosea sistematică, pentru care se prevedeau 111 cantonieri și 2.101 stânjeni cubici adică 10.000 m. c.) pietriș de întreținere.

În 1861 se găsesc șoselute un număr total de 200 km pe următoarele drumuri:

1. Drumul Turnu-Severin la Focșani pe o distanță de 145 km
2. Drumul Predeal la Giurgiu pe o distanță de 100 km
3. Drumul București la Oltenița pe o distanță de 85 km
4. Diferite etape din șoselele poștale în lung de 150 km

Dupa unirea Principatelor a urmat o epocă de tranziție. Mini-terele din cele două principate s'au contopit, sub denumirea de Ministerul Agriculturii, Industrii, Comerțului și Lucrărilor Publice, astfel că administrația drumurilor a devenit unitară.

Prin decret domnesc s'au instituit 12 circumscripții pentru construcția și întreținerea podurilor și șoselelor din țară. Toate veniturile s'au trecut la Ministerul de Finanțe, astfel încât cheltuielile de drumuri au urmat să se facă din fondurile alocate în fiecare an, în bugetul general al statului. S'a cautat să se lea atențiunea cuvenită lucrărilor de drumuri și proiectul obținut se poate urmări an de an.

Situația drumurilor șoselute se prezenta astfel:

În 1863	1.000 km
În 1864	1.004 km
În 1865	1.000 km
În 1866	1.008 km
În 1867	1.005 km

Tot în această perioadă, s'a început executarea primelor poduri metalice din țară. Domnitorul Alexandru Cuza, voind să stabilească poduri definitive pe șoseaua ce leagă București de Iași a contractat în anul 1865 cu firma engleză "Barkley și Staniforth", construirea a 10 poduri metalice. Aceste 10 poduri au comportat 200 deschideri, între 10,07 și 22,85 metri liniari, așezate pe piloni metalici sau pile, formate din tuburi metalice umplute cu zidărie. Aceste poduri au fost în serviciu până acum câțiva ani, fiind în cea mai mare parte înlocuite, prin executarea noului grup de poduri metalice, contractat în anul 1929.

În anul 1868, se întocmește prima lege specială și unitară pentru drumuri, sub ministeriatul inginerului Panat Donici. În baza acestei legi, drumurile mari se construiau și se întrețineau din bugetul statului, printr-un serviciu organizat în zece circumscripții. Drumurile județene se construiau și se întrețineau din bugetul administrației județului, folosind și prestații în natură, printr-un serviciu tehnic județean. Drumurile vicinale și comunale, se construiau și se întrețineau din veniturile comunale, constând din impozite, banesti și prestații în natură, sub controlul serviciilor tehnice județene.

În 1881 s'au desființat zilele de prestație județene, înlocuindu-se prin dari banesti, constând din zecimi aplicate la unele din impozitele directe. Se pare că rezultatele nu au fost cele așteptate, deoarece după un an numai în 1882 se autoriza ca din prisoal prestației comunale să se alocate zile de lucru și pentru drumurile județene.

În 1880 s'a perfecționat legea din 1868, prin dispozițiuni de selectare a personalului tehnic și prin-

tr'un control mai eficace al lucrărilor. Această lege, cu modificările sale ulterioare, a constituit un real progres în materie de drumuri și dela ea datează de fapt, stabilirea în bună parte a actualei rețele de drumuri.

Progresul realizat an cu an se vede din următoarea situație:

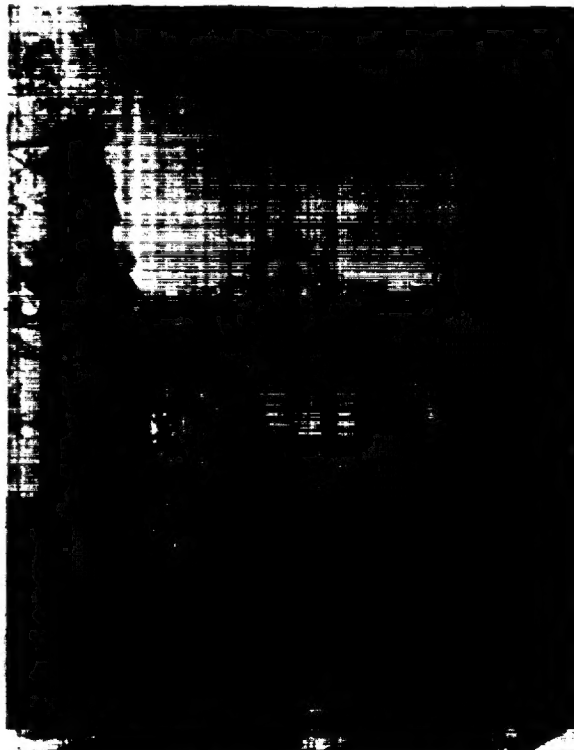
In 1870 . . . . .	1.800 km
In 1880 . . . . .	7.844 km
In 1887 . . . . .	12.931 km
In 1900 . . . . .	24.823 km
In 1905 . . . . .	20.420 km

În materie de poduri, este de remarcat în această perioadă apariția cimentului și folosirea betonului. Prin faptul că se găseau în țară toate cele necesare executării de poduri boltite de beton, inginerii noștri au dat cea mai mare atențiune acestui material, executându-se deschideri până la 26 m în beton simplu. Spre sfârșitul acestei perioade, s'a început folosirea betonului armat la poduri de șosea, întâi în podețe tubulare și grinzi drepte, apoi în grinzi continue, grinzi console și bolți. Pentru podurile ce necesitau o deschidere mai importantă, s'a utilizat însă metalul.

Organizarea serviciilor de drumuri a suferit o radicală modificare prin legea « Grădișteanu » din 1906, care a însemnat o nouă și importantă etapă în evoluția drumurilor din România.

Prin această lege, serviciile tehnice județene au devenit unicele organe exterioare de întreținere a tuturor felurilor de șosele din cuprinsul unui județ, sub conducerea și controlul unei administrații tehnice centrale: Direcțiunea generală de poduri și șosele, pendinte de Ministerul Lucrărilor Publice. Prin această organizare, personalul tehnic a putut fi mai bine selecționat și lucrările puse în execuție, au putut lua un caracter pur tehnic, fiind mai bine studiate și mai bine conduse.

Deși rețeaua de drumuri s'a mărginit aproape la cea din trecut, s'a ajuns însă



POD METALIC PESTE OLT LA SLATINA (1891)

existente în lemn. Folosirea betonului armat a luat o mare dezvoltare, executându-se numeroase poduri de deschideri mai importante. Paralel cu acestea, s'au executat și numeroase poduri metalice, din care unele s'au confecționat în uzinele din țară.

La începutul războiului mondial, întrevăzându-se intrarea României în conflagrația generală, s'a dat o deosebită atenție rețelei noastre de drumuri. În acest scop, statul a preluat asupra sa unele șosele de interes militar, sporindu-se astfel rețeaua șoselelor naționale, și a deschis noi drumuri, de interes strategic. Același interes s'a dat și podurilor, cantându-se ca toate

să fie în perfectă stare de circulație. Situația drumurilor în anul 1916 este data în tabelul I din pagina următoare.

Dupa 1916, prin chemarea sub arme a tuturor oamenzilor valizi și prin rețineriunea vitelor servile de întreținere ale șoselelor, au sufert de lipsa mijloacelor de lucru și de transport. Abia mai târziu, în primavara anului 1917, în urma stricăciunilor cauzate șoselelor, de izbuc-



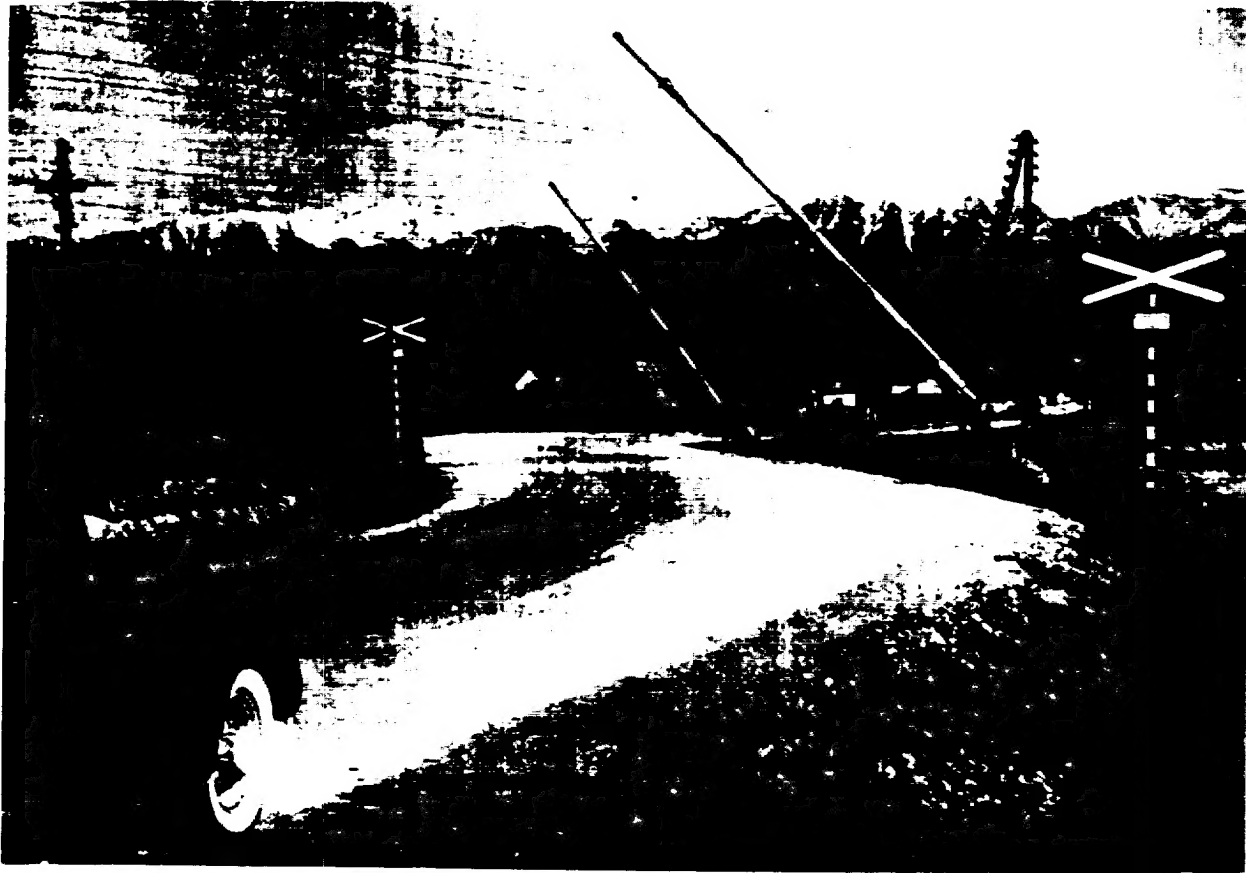
POD PESTE VALEA OLTULUI LA SLATINA

în câțiva ani, sub imperiul noii legiuiri, la șosele bine pietruite și bine întreținute, printr-o folosire mai rațională a prestației în natură și a fondurilor bugetare de drumuri. Astfel, în 1910, rețeaua de drumuri cuprindea un total de 26.002 km de șosele pietruite și amme:

Șosele naționale . . . . .	3.036 km
Șosele județene . . . . .	4.117 km
Șosele vicinale . . . . .	12.111 km
Șosele comunale . . . . .	2.458 km

adică cu un plus de numai 560 km față de situația din anul 1905. Începând însă calitatea, situația era incomparabil îmbunătățită, prin sporirea grosimei de împietruire, ameliorarea profilului, o întreținere mai îngrijită și chiar refacerea completă a unora din șoselele naționale.

În această perioadă s'au construit numeroase poduri definitive, urmărindu-se înlocuirea podurilor provizorii



DRUMUL NAȚIONAL BUCUREȘTI - CLUJ - ORADEA - SECTORUL SIBIU - FAGĂRAS

excesivă provocată de transporturile militare și trecerea armatelor amice ruse, s'a procedat la mobilizarea pe loc a o parte din personalul serviciilor de poduri și șosele, formându-se companii de can-tonieri pentru repararea șoselelor.

Tab. I — Felul și lungimea șoselelor în anul 1916

Felul șoselelor	Total km	Șoseluite km	Terasa- mente km	Naturale km
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Total general	15.294	2.686,2	4.901	11.814
Naționale	8.111	1.274	60	217
Județene	4.935	1.150	157	558
Vicinale	11.304	12.539	1.733	5.015
Comunale	10.193	8.272	2.056	5.871

După războiu, mai toate șoselele erau desfundate din cauza marelui trafic ce au avut să suporte de pe urma mișcărilor de trupe, iar refacerea și întreținerea lor a devenit mult mai grea, prin dezvoltarea tracțiunii mecanice. Procentual, numai 31% din șoselele pietruite se mai găseau în bună stare de circulație, iar 26% necesitau o completă refacere.

În ce privește lucrările de artă, acestea au avut de suferit atât din lipsa de întreținere a podurilor de lemn, cât mai ales prin distrugerea multor poduri în interesul operațiunilor militare.

Pagubele suferite au fost larg compensate prin victoria finală. După sporirea teritoriului, lungimea

șoselelor aproape s'a dublat; rețeaua șoselelor naționale a ajuns la circa 11.500 km., iar a celorlalte șosele la circa 92.000 km. În ceea ce privește Basarabia, această provincie era aproape complet lipsită de drumuri, neavând în total decât circa 200 km șosele pietruite.

Deși alocațiile bugetare nu au fost suficiente, fiind comparativ mai reduse chiar decât acelea dinainte de războiu, pentru o întreținere normală, totuși sub regimul legii drumurilor din 1906, s'a pășit la o treptată restabilire a șoselelor, prin folosirea cât mai rațională a prestațiilor în natură, la care s'au adăugat credite extraordinare, în măsura posibilităților și în special în anii agricoli buni.

În scopul de a se asigura refacerii și întreținerii drumurilor mijloace independente de fluctuațiile alocațiilor bugetare și a permite astfel urmărirea unui program de refacere și progres în timp, prin legea din 1920, s'a creat un organ autonom, denumit Casa Autonomă a Drumurilor de Stat, pendinte de Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor, având buget aparte, alimentat din venituri proprii. Aceste venituri se compuneau din taxe asupra benzinei și uleiurilor, asupra automobilelor și pieselor de schimb, asupra circulației mecanice de căraușie publică, asupra mărfurilor transportate pe căile ferate, precum și din subvențiuni alocate în bugetul general al statului. Ca organe exterioare, această Casă dispunea

## ENCICLOPEDIA ROMÂNII



DRUMUL NAȚIONAL BUCUREȘTI-CLUJ-ORADEA (SECTORUL CIUCEA-POENI)

de 30 servicii exterioare, distincte de serviciile tehnice județene sub controlul a 8 directorate regionale.

Noua instituție avea să se ocupe numai de șoselele principale, denumite drumuri de stat, cuprinzând întreaga rețea a vechilor șosele naționale, revizuită și sporită însă, dela 11.500 km la circa 14.000 km.

Se spera ca prin îmbunătățirea drumurilor și creșterea paralelă a circulației mecanice, veniturile drumurilor să crească deajuns spre a se asigura completă refacere a drumurilor de stat. Cu aceste speranțe s-au angajat dela început cu firme străine și din țara cheltuieli de 75 milioane lei plătibile în cinci ani pentru refacerea definitivă a 73 poduri metalice importante în locul podurilor distruse în timpul războiului și în locul unor poduri de lemn a căror întreținere devenise prea costisitoare. Aceste poduri însumând 1.200 metri liniari, au comportat 60 picături din nou, din care 27 s-au fundat cu aer comprimat și 12.300 tone material metalic.

Deosebit pentru adaptarea principalelor șosele la

noile cerințe ale traficului mecanic, s'a încheiat în anul 1931, un contract cu Societatea Suedeză de Drumuri « Svenska Vägaktiebolaget » pentru refacerea și pavarea a 750 km. de șosea, cuprinzând drumurile naționale București-Ploiești-Brasov-Sibiu-Alba-Iulia-Cluj-Oradea, Ploiești-Buzău, București-Giurgiu, București-Oltenești, precum și unele din porțiunile cele mai încărcate ale celorlalte șosele din jurul Bucureștilor, Brașovului și Clujului.

În ce privește celelalte drumuri județene, vicinale și comunale, legea drumurilor din 1929 le-a lăsat cu totul în seama administrațiilor locale, județene și comunale, sub direcția și controlul Ministerului Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor. Pentru întreținerea acestor drumuri denumite drumuri de interes local, legea din 1929 lasă numai mijloace bănești, deslușind complet prestația în natură. Speranțele puse în sporirea veniturilor Casei Drumurilor, nu au corespuns realității. Din cauza crizei generale, statul nu a putut subvenționa bugetul drumurilor, nici cel puțin cu minimul de 200 milioane lei prevăzut în lege.



POD LESTE DISTRIT LA BRO-TEȘI

## DRUMURILE ÎN ROMANIA

45



DRUMUL NAȚIONAL BUCUREȘTI-CLUJ-ORADEA

## SITUAȚIA ACTUALĂ A DRUMURILOR

Casa Drumurilor, lipsită de o parte din veniturile prevăzute la înființarea ei, încărcată cu o rețea de drumuri sporită și cu sarcini noi, derivând din contractele încheiate în 1930 și 1931 pentru construcții de poduri metalice — n'a corespuns în totul scopului pentru care a fost creată, de aceea legiuitorul din 1932 a căutat să simplifice administrația, revenind la o direcțiune generală a drumurilor, cu 10 inspectorate regionale și cu 71 servicii județene pentru toate drumurile. Legea din 1932 a reintrodus în parte prestația în natură și a restrâns rețeaua drumurilor naționale la rețeaua drumurilor de mare circulație, păstrând mai departe un buget aparte pentru drumurile naționale.

Pentru întreținerea drumurilor administrația dispune de următoarele venituri speciale:

1. Pentru drumurile naționale: a) Taxe asupra benzinei și a uleiurilor minerale consumate în țară;
- b) Taxe asupra cauciucurilor și bandajelor întrebuințate la vehicule;
- c) Taxe asupra mărfurilor încărcate în interiorul țării spre a fi transportate pe căile ferate sau pe apă;

d) Produsul folosinței drumurilor naționale pentru cărașe publice cu tracțiune mecanică, precum și pentru diferite alte folosințe;

e) O parte a cotelor adiționale percepute pentru drumurile locale.

Toate aceste venituri însumează anual circa 400 milioane lei, din care aproape jumătate se cheltuiesc pentru plata personalului și pentru administrație.

2. Pentru drumurile județene și comunale, cheltuielile de administrație și de întreținere se acoperă din următoarele surse de venituri mai importante:

a) Produsul cotelor adiționale fixate pentru drumuri asupra impozitelor elementare.

b) Produsul folosinței drumurilor județene și comunale pentru cărașe publice cu tracțiune mecanică, precum și pentru diferite alte folosințe.

Deosebit de importante sursente pentru întreținerea drumurilor, se mai urmăresc un program de lucru pentru modernizarea și definitivarea drumurilor existente mai importante, precum și pentru construcții noi în vederea completării rețelei actuale.

Cheltuielile pentru întreținerea curentă a drumurilor, sunt acoperite în mod obișnuit, cum am văzut, din produsul veniturilor mai sus arătate, pe când



POD LE ESTE ARMAT PESTE VALEA LUI BRO-TEȘI

cheltuieli pentru construcții noi și pentru modernizarea drumurilor naționale, se acoperă din credite și din fondul special creat în acest scop.

În cadrul programului de construcții noi și de modernizări s-au angajat următoarele lucrări mai importante:

*Pentru modernizări și definiții:* 1. Primele lucrări, despre care putem spune că marchează începuturile lucrărilor pentru modernizarea drumurilor noastre,

sunt cele care s-au angajat în 1931 prin contractul încheiat atunci cu un grup de societăți străine pentru modernizarea drumurilor naționale: București-Ploiești-Brasov-Sibiu-Alba Iulia-Cluj-Oradea-Frontiera; Ploiești-Buzău; București-Giurgiu; București-Oltenești; eseria din București spre Pitești pe 26 km; eseria din București spre Alexandria pe 22 km; eseria din București spre Urziceni pe 3 km și eseria din orașele Brasov și Cluj pe celelalte drumuri naționale cu trafic mai obositor, precum și lucrările angajate prin antreprenori români, în cadrul contractului din 1931, menționat mai sus, pentru modernizarea a numeroase porțiuni de drumuri naționale aflate în traversarea unor centre importante de populație.

Lucrările angajate în baza contractului din 1931 s-au executat complet până la finele anului 1938; valoarea lucrărilor executate prin societățile străine

se ridică la suma de circa 3 miliarde lei, plus 300 milioane lei cele executate prin antreprenori români.

Lucrările au fost plătite prin Casa Autonomă a Monopoliilor Statului în baza unui aranjament stabilit odată cu încheierea împrumutului de dezvoltare din 1931.

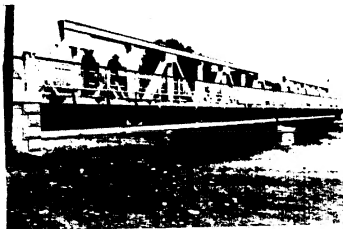
2. Lucrările angajate în 1936 și 1937 pentru modernizarea unei rețele de circa 210 km pe următoarele trasee: Turnu-Severin-Orșova-Mehadia cu ramura spre Baile Herculane;

Turtucaia-Silistra-Constanța; Constanța-Mangalia-Balcic; Tâncăbești-Periș cu ramura Scroviște și câteva porțiuni rămase neacoperite prin contractul din 1931 pe drumurile naționale București-Oradea-Frontiera, București-Oltenești și Ploiești-Buzău.

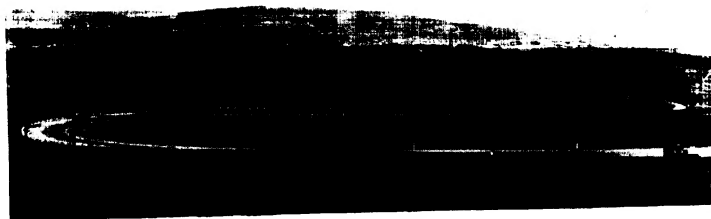
Aceste ultime lucrări urmădea să fie plătite din fondul special, creat pentru modernizarea drumurilor naționale. Executarea și plata lucrărilor

s-a eșalonat pe 4 ani.

3. Lucrările angajate în 1937 și 1938 pentru modernizarea unei rețele de circa 215 km, care cuprinde următoarele artere: Ploiești-Vălenii de Munte-Buzău-Râmnicul-Sărat-Focșani; Bacău-Răcăciuni; Târgul-Oena-Slănic; Piatra Neamț-Bicaz; Cobadin-Cuzgun și varianta peste Dealul Craiului pe drumul național Cluj-Oradea. Lucrările s-au angajat spre a fi executate și plătite în mai mulți ani, din creditul de 1.017 milioane lei acordat de Ministerul Finanțelor în Decembrie 1936.



POD LA CURA-HUMORULUI



DRUMUL NAȚIONAL BUCUREȘTI-CLUJ-ORADEA (SECTORUL SĂLAHUEDIN)

4. Lucrările angajate în 1938 pentru modernizarea unei rețele de circa 1.200 km de drumuri naționale pe traseele: Focșani-Bacău-Roman-Botoșani-Dorohoi-Cernăuți-Frontiera-Sușița-Tecuci-Bărlad-Crasna-Husi-Chișinău; Fundata-Pitești-Râmnicul Vâlcea-Gorova; Pitești-Curtea de Argeș; Sebeș-Deva-Arad-Timișoara; Cluj-Dej-Halmiu cu ramificația spre Satu-Mare și Bazargie-Balcic.

Lucrările acestea sunt în curs de executare și se plătesc dintr-un credit special de 800 milioane lei deschis în 1938 și sporit în urmă la 900 milioane lei.

5. Se mai află în curs de executare, prin Direcțiunea Generală a Căilor Ferate Române, lucrările de modernizare ale drumului național București-Alexandria-Turnu-Măgurele, pe porțiunea dela Mihalcești până dincolo de Alexandria.

Prin lucrările specifice mai sus în acest capitol, s-au realizat modernizarea a circa 2.500 km, cuprinzând cele mai importante artere din rețeaua noastră de drumuri naționale.

*Construcțiuni noi de drumuri.* În cadrul programului despre care vorbim mai sus, s-au pus în executare lucrări importante pentru construcțiuni noi de drumuri, mai ales în Basarabia, Maramureș și în Munții Apuseni, regiuni în care se simte încă mare lipsă de artere bune de comunicație și în care s-a angajat construcțiunea a circa 220 km de drumuri

noi, numai din creditul de 900 milioane lei acordat în 1938.

În aceleași regiuni, se mai găsesc în curs de executare aproape 200 km drumuri noi, angajate din creditul de 1.017 milioane lei acordat în 1936 și din același credit s-au angajat și lucrările pentru construcțiunea drumurilor București-Urziceni; București-Călărași prin Luca-Mănăstirea; Buzău-Braila-Galați și Căcova-Lățunaș din restul țării.

*Construcțiuni noi de poduri și definițiunea podurilor existente.*

Paralel cu lucrările de refacere și de modernizare a drumurilor existente, se urmărește realizarea unui program de construcțiuni de poduri noi peste cursurile de apă mai importante, precum și refacerea sau definițiunea podurilor provizorii existente.

Ca să ne dăm seama mai bine de importanța pe care o au lucrările pentru refacerea și definițiunea podurilor mixte și

a podurilor de lemn existente, în cadrul general al lucrărilor de drumuri, vom rezuma în cifre, aproximativ după cum urmează situația podurilor existente pe drumuri. Pe întreaga rețea de 109.000 km a drumurilor publice avem 384.318 metri liniari de poduri de diferite categorii și anume:

Poduri de lemn	215.240 metri
Poduri mixte	44.293 metri
Poduri de zădărie	101.359 metri
Poduri metalice	23.459 metri



POD DE LEMN ARMAT PE O ÎNTINDERE DE 120 METRI, PE LA ALTEA



DRUMUL NAȚIONAL BUCUREȘTI-CLUJ-ORADEA (SECTORUL SĂLAHUEDIN)

Distribuirea podurilor după categorii de drumuri este dată în tabloul de mai jos:

Tab. II — Distribuția podurilor după categorii de drumuri

Categorii drumurilor	Lungimea podurilor în metri		Total
	Poduri de lemn și mixte	Poduri de zăclărie și poduri tehnice	
Total	25.383	121.515	146.898
Drumuri naționale	3.309	53.621	56.930
Drumuri județene	9.411	17.527	26.938
Drumuri comunale	12.663	50.367	63.030

Programul lucrărilor pentru definitivarea drumurilor publice, cuprinzând și lucrările pentru definitivarea podurilor de lemn și a podurilor mixte, o simplă privire asupra cifrelor din situația expusă mai sus, arată importanța acestor lucrări.

Tot în acest capitol se cuprind și lucrările pentru construcțiile noi de poduri peste cursurile de apă mai importante, în vederea completării și înlesnirii comunicațiilor între localitățile și regiunile riverane. Pentru evidențierea importanței acestor lucrări, se menționează că programul construcțiilor noi cuprinde și construcția a cinci poduri definitive peste Dunăre.

**Reorganizarea administrației drumurilor.** Buna îndrumare și supraveghere a lucrărilor angajate în cadrul planului general de dezvoltare a drumurilor, cerând serviciilor de execuție o activitate atentă și

continuă, s'a cautat să se degajeze acele servicii de toate îndeletnicirile străine de lucrările drumurilor, și un prim pas s'a făcut în această direcțiune prin noua organizare a serviciilor drumurilor naționale, pusă în aplicare cu începere de la 1 Aprilie 1939.

Noua organizare separă serviciile drumurilor naționale de serviciile județene de drumuri, care rămân să se ocupe mai departe atât de drumurile județene și comunale, cât și de toate celelalte însărcinări tehnice, ce le revin în baza legilor în vigoare. Noua organizare privește mai mult drumurile naționale și prevede că administrația acestora se face prin Direc-

Diagrama 2 — Încasările la transporturile autorizate de Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor (pasageri și mărfuri)

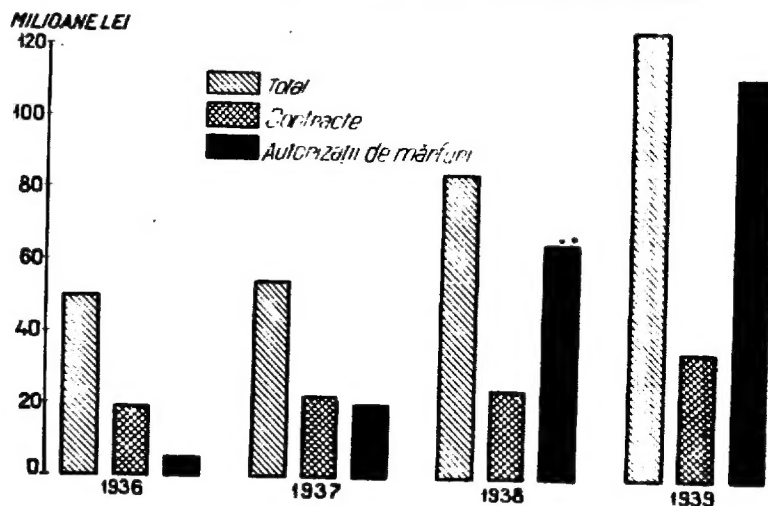
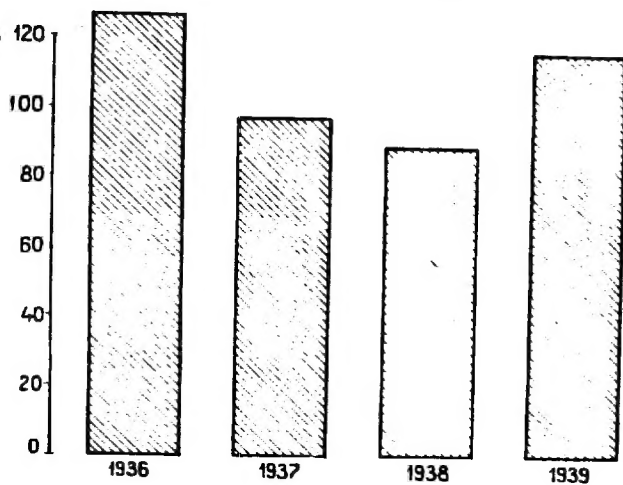


Diagrama 1 — Numărul contractelor de concesiune de pasageri și bagaje în anii 1936—1939



țiunea drumurilor din Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor.

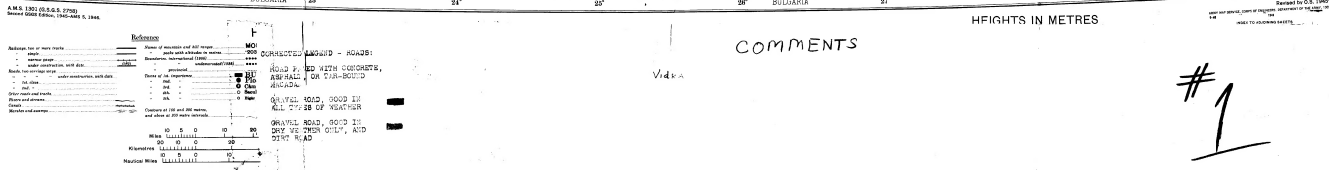
**Transporturile rutiere.** Transporturile rutiere publice, de călători și de mărfuri, se execută: a) de călători izolați; b) de întreprinderi particulare și c) de Regia Autonomă C.F.R.

Cărașii izolați, precum și întreprinderile particulare de cărașie publică, fac transporturi rutiere de călători și mărfuri, în conformitate cu dispozițiunile legii de cărașie publică, plătiind redevență lunară pentru traficul de mărfuri și taxe pe loc și kilometru pentru traficul de călători.

Calea Ferată exploatează servicii rutiere de călători și de mărfuri pe unele șosele paralele cu liniile sale, plătiind o redevență anuală<sup>1)</sup>.

În anul bugetar 1938—39 au circulat în România: 20.058 autoturisme, 2.381 autobuse, 7.744 autocamioane, 505 autocisterne, 1.523 autotractoare și 2.052 motocicleti.

<sup>1)</sup> Vezi Căile Ferate Române, pag. 67—68.



HEIGHTS IN METRES

Vide:

#1